

Asimismo, también se criminalizó a los defensores de los derechos humanos de los migrantes. Varios representantes del gobierno mexicano insinuaron que los activistas que apoyaban las caravanas estaban vinculados al tráfico ilícito de personas y señalaron concretamente a la organización Pueblos Sin Fronteras. Dos destacados defensores de los derechos de los migrantes en México fueron arrestados acusados de tráfico ilícito de personas en el transcurso de las negociaciones sobre la movilidad de los migrantes debido a su activismo y al papel que habían desempeñado como defensores de los derechos humanos.

### Las caravanas como alternativa al coyotaje

En contraste con la visión negativa que los gobiernos tienen del coyotaje, los migrantes procedentes de regiones donde los salarios son bajos recurren a sus servicios como estrategia de supervivencia. Los datos de una encuesta sobre migración llevada a cabo en la frontera sur de México confirman que acudir a los coyotes ha sido una estrategia muy extendida entre personas hondureñas, salvadoreñas y guatemaltecas que transitan el territorio mexicano para llegar a EE. UU.<sup>1</sup> Sin embargo, los datos sugieren que, en comparación con los guatemaltecos y salvadoreños, hay menos población hondureña que tenga dinero suficiente para contratar los servicios de coyotaje. Estas personas cruzan el país solas, en pequeños grupos o en caravanas, empleando una combinación de diferentes estrategias que les permiten viajar a pesar de que sus recursos económicos sean escasos o nulos. Entre dichas estrategias estaría desplazarse a pie o en trenes de carga, apoyarse en la red de

solidaridad que se teje a lo largo de las rutas migratorias y cuya piedra angular son los albergues, o desempeñar trabajos ocasionales por el camino. Como alternativa a los servicios que ofrecen los coyotes, las caravanas suponen un medio más seguro para viajar y ofrecen a los migrantes —en gran medida— protección, información y ayuda, con independencia de los recursos económicos de las personas<sup>2</sup>.

La criminalización de los migrantes, de los solicitantes de asilo y de sus defensores se puede observar también en muchos otros países como EE. UU., España y Marruecos, y podemos extraer las siguientes lecciones para todos los Estados. En primer lugar, no se ha de emplear el discurso de la lucha contra el tráfico ilícito para legitimar las políticas de control migratorio. En segundo lugar, no hay que criminalizar la movilidad de migrantes y refugiados (en este caso en forma de caravanas) por su supuesta relación con el tráfico ilícito. Y, finalmente, no se debe criminalizar a los defensores de los derechos humanos (ni en el discurso ni en la práctica), sino más bien permitirles que desarrollen sus labores humanitarias sin ser hostigados por ninguna autoridad ni por grupos criminales.

Eduardo Torre Cantalapiedra [etorre@colef.mx](mailto:etorre@colef.mx)

Investigador, Cátedras Conacyt-El Colegio de la Frontera Norte

<http://investigadores.colef.mx/cvu.aspx?idinv=375438>

1. EMIF (2020) "Encuestas sobre Migración en la Frontera Sur de México, 2019" [www.colef.mx/emif/](http://www.colef.mx/emif/)

2. Torre Cantalapiedra E y Mariscal Nava D M (2020) "Batallando con fronteras: estrategias migratorias en tránsito de participantes en caravanas de migrantes", *Estudios Fronterizos*, vol. 21, 1–23 <https://doi.org/10.21670/ref.2005047>

## Los efectos adversos de la ley de Níger contra el tráfico ilícito de personas

Colleen Moser

**La tipificación como delito del tráfico ilícito de personas en Níger ha tenido una serie de efectos negativos para los migrantes y los solicitantes de asilo, para quienes fueran sus traficantes y para las comunidades de acogida. Deben buscarse vías alternativas.**

Debido a su situación en los corredores migratorios tradicionales que atraviesan África Occidental, las corrientes mixtas de migrantes y solicitantes de asilo han pasado históricamente por el norte de Níger. Esas corrientes mixtas incluían a migrantes que iban en busca de empleo a otras partes de la región y a una serie de

migrantes y solicitantes de asilo que esperaban llegar a Europa, principalmente a través de Libia. En este contexto, surgió un sistema de tráfico ilícito relativamente formalizado que, a la larga, contribuyó sustancialmente a la economía local.

Sin embargo, a medida que las corrientes que atravesaban el Sahel y el Sáhara iban

aumentando a principios de la década de 2010, creció el interés de la Unión Europea (UE) por evitar que las personas procedentes de África Occidental llegaran a Europa. Níger empezó a colaborar con la UE en políticas de seguridad y de control de la migración y, en 2015, aprobó una ley integral nacional contra el tráfico de personas<sup>1</sup>. Aprovechando que durante ese periodo el compromiso en la región era mayor y en respuesta al aumento de las llegadas de solicitantes de asilo y migrantes a Europa, la UE creó su Fondo Fiduciario de Emergencia para África (FFUE) para financiar programas de desarrollo, control de fronteras y migración con el objetivo de prevenir las corrientes migratorias irregulares desde su origen.

En los últimos años, la UE ha asignado a Níger enormes cantidades de asistencia para el desarrollo, incluidos 1200 millones de euros solo entre 2014 y 2020. El FFUE, que tiene proyectos por valor de 253 millones de euros en Níger, ha respaldado los esfuerzos de la lucha contra el tráfico ilícito formando al personal nigerino encargado de las fronteras y ofreciendo a los que eran traficantes pequeños proyectos empresariales como alternativa para ganarse la vida. Desde la perspectiva de la limitación de las corrientes a través del norte de Níger, estas políticas han sido un éxito; se calcula que ya se han reducido cinco veces las tasas anteriores a que se tomaran estas medidas tan severas<sup>2</sup>.

Sin embargo, dicha reducción también ha conllevado numerosos aspectos negativos. En primer lugar, al impedir que todos los ciudadanos no nigerinos viajen al norte de Agadez, la ley contra el tráfico ilícito de personas limita injustamente la movilidad regional. A muchos de estos migrantes y solicitantes de asilo, que tradicionalmente han transitado por el norte de Níger, se les debería permitir migrar legalmente por el país. Níger es miembro de la Comunidad Económica de Estados de África Occidental (CEDEAO), cuyo Enfoque Común sobre Migración da prioridad al libre tránsito de los ciudadanos de la CEDEAO y hace hincapié en los derechos de los migrantes, solicitantes de asilo y refugiados<sup>3</sup>. Esta prohibición del libre tránsito debilita los esfuerzos de Níger en ambos frentes al obstaculizar la libre circulación de los ciudadanos de la CEDEAO y al impedir que los solicitantes de asilo puedan huir de los conflictos armados y otros tipos de violencia en países vecinos como Mali y Nigeria.

Además, estas severas medidas contra el tráfico ilícito han tenido un gran impacto sobre la economía en el norte de Níger —una región aislada en uno de los países más pobres del

mundo— y sobre las oportunidades económicas de las que disponen los migrantes y los solicitantes de asilo. La abrupta implementación de esta prohibición dejó a los nigerinos sin alternativas a los ingresos que habían estado obteniendo gracias a los cientos de miles de migrantes y solicitantes de asilo que se calcula que cruzaron ciudades como Agadez durante el periodo de máxima actividad en 2015 y 2016. Entre esta población nigerina se incluye no solo a quienes se dedicaban al transporte, sino también a los que llevaban los restaurantes, hoteles y comercios de los que hacían uso las personas que estaban de paso. Además, la reducción del tránsito a través de Níger de quienes buscan oportunidades laborales en Argelia, Libia u otras partes del continente africano ha exacerbado aún más las presiones económicas en un entorno ya de por sí complicado.

Por último, esta prohibición ha dado lugar a numerosos riesgos que amenazan la seguridad de los traficantes, de sus clientes potenciales y de la población de la región en general. Aunque los flujos han disminuido, no se han eliminado por completo. En su lugar, los traficantes y sus clientes se han visto obligados a tomar rutas alternativas en torno a Agadez y otros lugares bien custodiados y, a menudo, pasan a países vecinos como el Chad, cuyas rutas son menos seguras o menos conocidas. Mientras que antes los vehículos de los traficantes iban escoltados por personal de seguridad autorizado por el Estado, la prohibición les incentiva ahora a evitar a toda costa a la policía y al ejército, aunque ello signifique abandonar a los pasajeros en el desierto. Como consecuencia, aunque no se dispone de datos completos, la mortalidad parece haberse disparado y se estima que el número de migrantes que mueren cruzando el desierto del Sáhara es dos veces mayor que en el Mediterráneo<sup>4</sup>. Además, las tensiones entre la población autóctona y la migrante han aumentado, una señal preocupante en una región que ya ha de lidiar con una recesión económica y con la amenaza de los grupos armados no estatales.

### Respuestas políticas y análisis

Aunque se están adoptando algunas medidas para proteger a aquellos que corren el riesgo de ser abandonados por los traficantes (que temen ser condenados en virtud de la ley contra el tráfico ilícito de personas), es necesario ampliarlas y dotarlas de más apoyo. Por ejemplo, los donantes deberían valorar la posibilidad de incrementar la ayuda económica y logística para actores como la Organización Internacional para las Migraciones (OIM) que, actualmente, lleva a cabo misiones de búsqueda y rescate para salvar vidas en el

desierto. Esta financiación adicional podría acompañarse de garantías de amnistía por parte de las fuerzas del orden nigerinas para aquellos traficantes que estén dispuestos a revelar las rutas que han tomado o la ubicación de los pasajeros a los que han abandonado. Aunque este doble enfoque no aborda los detonantes subyacentes de este fenómeno, en cierta medida, iría encaminado a solucionar el problema del creciente número de muertes en el Sáhara.

Los programas de creación de empleo y medios de subsistencia financiados por la UE se han enmarcado como una alternativa para los traficantes, en gran medida gracias a que financian la creación de pequeñas empresas. Sin embargo, estos programas han recibido críticas por su lenta implantación, los estrictos criterios para acceder a ellos y sus limitaciones a la hora de reemplazar los ingresos que antes se generaban mediante el transporte, el alojamiento y el suministro de alimentos a los migrantes y solicitantes de asilo. Estas limitaciones también tienen implicaciones de género, ya que las mujeres (que habrían sido más propensas a participar de manera indirecta en la industria del tráfico ilícito de personas) tienen menos posibilidades de acceder a la ya limitada financiación para actividades alternativas que les permitan ganarse la vida. Los proveedores de financiación internacionales como la UE deberían dar prioridad a la ampliación de los programas de creación de empleo y medios de subsistencia; y, al mismo tiempo, asegurarse de que la cooperación para el desarrollo en general y otros tipos de ayuda financiera lleguen realmente a sus destinatarios y los beneficien directamente. Aunque es importante reconocer que un cambio económico tan sistemático no sería un proceso a

corto plazo, la adopción de medidas claras para mejorar la situación actual contribuiría a reducir la vulnerabilidad y las tensiones generalizadas en el norte de Níger. Este alivio de las presiones económicas mitigaría también las hostilidades contra los solicitantes de asilo y los migrantes que todavía intentan cruzar a través de Agadez.

La legislación de Níger contra el tráfico ilícito de personas y su externalización de facto del control de las fronteras europeas han provocado un gran daño en el norte de Níger. Aunque la ley fue decretada por las autoridades nigerinas, en su concepción e implementación influyeron claramente los intereses y la financiación de la UE. Y es que este tipo de políticas orientadas al control nunca eliminarán por completo los factores detonantes subyacentes a estas corrientes mixtas y solo servirán para seguir generando conflictos, dificultades económicas y prácticas peligrosas relacionadas con el tráfico ilícito. La ley contra el tráfico ilícito de personas debería ser derogada y Níger y la UE deberían, en cambio, valorar otras políticas alternativas que encajen mejor con el contexto regional y las necesidades e intereses tanto de la población local como de los migrantes, solicitantes de asilo y refugiados.

**Colleen Moser** [colleen.moser@graduateinstitute.ch](mailto:colleen.moser@graduateinstitute.ch)  
Estudiante del Máster en Estudios sobre el Desarrollo,  
Instituto Superior de Estudios Internacionales y de  
Desarrollo <https://graduateinstitute.ch/>

1. República de Níger (2015) "Loi N° 2015-36 du 26 mai 2015 relative au trafic illicite de migrants" [bit.ly/Niger-Law2015-36](http://bit.ly/Niger-Law2015-36)
2. Châtelot C (2018) "Le Niger, sous-traitant africain de la politique migratoire de l'Europe", *Le Monde Afrique* [bit.ly/Chatelot-Niger-2018](http://bit.ly/Chatelot-Niger-2018)
3. Tubiana J, C Warin and GM Saeneen (2018) "Multilateral Damage. The impact of EU migration policies on central Saharan routes", *Clingendael Reports* [bit.ly/Clingendael-multilateral-damage](http://bit.ly/Clingendael-multilateral-damage)
4. Miles T and S Nebahay (2017) "Migrant deaths in the Sahara likely twice Mediterranean toll: U.N." *Reuters* <https://reut.rs/2yxSiZI>

## Abordar el tráfico ilícito de personas en los Balcanes: enseñanzas políticas

Charles Simpson

**En todo el mundo se están aplicando políticas restrictivas de seguridad fronteriza para intentar abordar el tráfico ilícito de personas, pero no se ha hablado tanto de lo que realmente ocurre cuando se adoptan esas políticas.**

Ante el impacto por la llegada de unos 1,5 millones de refugiados, entre 2014 y 2015, la Unión Europea (UE) aprobó una serie de políticas para asegurar sus fronteras y evitar el tráfico ilícito. Entre ellas figuraban la militarización de las fronteras terrestres en los

Balcanes, la construcción de vallas físicas y otras barreras, la puesta en marcha de patrullas marítimas en el Mediterráneo oriental y la detención de los traficantes. La aplicación de medidas de seguridad a lo largo de la ruta de la región occidental de los Balcanes,